

Matteoli: «No allo spezzatino, avanti i privati». Garantiti i collegamenti marittimi. D'Andrea: «Stiamo lavorando come la situazione richiede»

ROMA - No allo spezzatino di Tirrenia. Sì alla ricerca di un compratore in tempi serrati e garanzie a tutti i dipendenti. E la società marittima napoletano, finita sotto la legge Marzano, assicurerà la regolarità dei collegamenti con le isole. Altero Matteoli, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti vuole dare certezze sul futuro del gruppo finito nella tempesta. Ma bisogna fare presto, entro il 30 settembre dovrà essere trovato un acquirente disposto a rilevare Tirrenia e Siremar. «Il governo e l'amministratore straordinario di Tirrenia», dice una nota diffusa da Matteoli ieri sera, «non hanno alcuna intenzione di suddividere le attività aziendali della società di navigazione. Non ci sarà quindi il cosiddetto spezzatino. Desidero rassicurare i lavoratori che è intendimento del Governo di procedere, con la collaborazione dei sindacati e attraverso la legge Marzano, alla privatizzazione della Tirrenia, salvaguardando i livelli occupazionali e assicurando nell'interesse della collettività i collegamenti marittimi». Anche il commissario straordinario Giancarlo D'Andrea, che finora ha osservato il massimo riserbo, esce allo scoperto con poche parole: «Stiamo lavorando perchè la situazione lo richiede». La Marzano consentirebbe un'operazione tipo-Alitalia: scorporo in una good company delle navi, dipendenti e rotte lasciando alla bad company (l'attuale Tirrenia) le passività. La presa di posizione di Matteoli taglia fuori le avance di Vincenzo Onorato, patron di Moby Lines che si è fatto avanti ma solo per rilevare Tirrenia non Siremar. Il compratore disposto a prendersi l'intero gruppo c'è: Mediterranea Holding, la cordata guidata dalla Regione Sicilia e di cui fanno parte soci privati, che all'ultimo momento si è ritirata dalla privatizzazione per una disputa sulle clausole del contratto relative all'appoggio delle banche creditrici. La cordata che è pronta a offrire molto più dei 25 milioni proposti al giro precedente, nei giorni scorsi si sarebbe manifestata con una lettera al commissario e ai ministeri dei trasporti e dello Sviluppo Economico, quest'ultimo avente titolo nella procedura della Marzano-bis. Sinora però il gruppo presieduto da Salvatore Lauro non ha ricevuto l'invito alla trattativa privata come previsto dalla Marzano novellata dal decreto Alitalia. Eppure i tempi sono strettissimi e resi ancora più condizionati dal periodo agostano. Il 30 settembre scadono le convenzioni per i contributi statali (72 milioni per otto anni a Tirrenia e 56 milioni per 12 anni a Siremar) e senza un compratore gioco forza si andrà allo spezzatino perchè non ci sarà più il sostegno pubblico complessivo, ma solo alle singole rotte con pesanti ripercussioni sui posti di lavoro.